MEMORIA

LEIDA POR

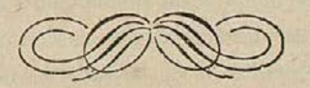
el Sr. D. Rafael Rivero,

PRESIDENTE DE LA EMPRESA

DEL FERRO-CARRIL,

A LOS SRES. ACCIONISTAS

en la junta de 18 de Octubre de 1857.



JEREZ.

Imprenta del Guadalete, á cargo de D. Tomás Bueno,

calle de Letrados, número 10.

—1857.—

Despues del dictámen presentado por la comision de exámen de cuentas, la direccion ha creido de su deber repartir impreso á los Sres. accionistas el pormenor de los gastos de la 2.ª seccion que, con la parte ya conocida de la 1.ª, completa el costo total de la línea hasta el 31 de Diciembre de 1856.

Posteriormente se han recibido dos locomotoras y se han hecho gastos de terminacion y aumento de construccion, muelles, etc. cuya nota asciende á Rs. vn. 2.298,064, y para hacerla examinar detalladamente, convendrà que la junta elija una comision que lo verifique.

Para el debido conocimiento de la junta, la Direccion ofrece á la vista de los Sres. accionistas un estracto del balance de los libros de la sociedad en 30 de Setiembre próximo pasado, por el cual resulta que invertidos en las obras hasta el

31 de Diciembre último. .	,,	25.540,193	
Id. en materiales y obras posteriores.	,,	2.298,064	
Y en intereses y corretajes de la deuda pendiente. .	,,	550,000	
El total importe es de Rvn....			28.388,257

Se ha cubierto á saber:

Por lo realizado de 6,705

acciones suscritas Rvn. .	,,	13.410,000	
Utilidades segun cuenta publicada.	,,	1.217,549	
Parte de la subvencion realizada	,,	1.318,000	
Y una deuda que sostiene la direccion ascendente á. .	,,	12 442,708	
En total.	,,		28.388,257

El resto de la subvencion hasta 2.218,886 rs. que le corresponden, se percibirán del gobierno á medida que se verifiquen las obras de los puentes no realizados. Esto es respecto á cuentas de construccion.

En cuanto al deber que esta direccion tiene de ofrecer á los Sres. accionistas el resultado de su administracion, y cumpliendo con gusto este deber, ha considerado conveniente repartir á los accionistas un por menor muy detallado de los productos y gastos de la esplotacion en el año que terminó en 30 de Setiembre próximo pasado, deteniéndose à relacionar varios particulares conducentes á la mejor apreciacion de los resultados que ofrece.

Para la mayor exactitud de esta apreciacion y poder juzgar de su estado actual, parécenos que debieran separarse de nuestro exámen los productos y gastos correspondientes á los tres últimos meses del año anterior, no porque siendo la època de rigoroso invierno, sea naturalmente la menos favorable á nuestro exámen, sino porque siendo los primeros meses de la esplotacion de toda la línea, apenas se conducia carga al Trocadero, teniendo gastos duplicados para hacer el servicio indistintamente al Puerto y Trocadero, sin poder tampoco estar montada la esplotacion con la regularidad y economía

que solo el tiempo y la esperiencia han debido demostrar. Así es, que los tres primeros meses del año actual, no obstante estar en igualdad de circunstancias respecto á la estacion, ofrecen ya muy superior resultado.

Por el detallado estado que se acompaña se vé, que en aquellos tres meses que reunen las malas condiciones de principio de esplotacion y rigoroso invierno, no solo los productos de la línea han cubierto sus gastos, sino que ha habido un esceso, que aunque corto, basta á dar una prueba lisonjera, si se compara con los resultados que han ofrecido los mas de los caminos recien esplotados; es decir, que el nuestro, aun en las circunstancias mas contrarias, ha podido bastar á sus necesidades.

Tambien deberemos hacer presente que nuestra línea ha tenido necesidad, como la han tenido todas las de su clase, de rivalizar y destruir los antiguos y desacomodados medios con que se realizaba el servicio de mercancias, y que para triunfar de las preocupaciones y de los antiguos hábitos ha sido preciso hacer sacrificios de presente, que no pueden dejar de tener su compensacion en lo futuro.

Se han construido muelles y vias en el Trocadero, que permiten á las fragatas recibir sus cargamentos de vino desde los mismos wagones; pero el inducir á los capitanes á entrar en el caño, no deja de ofrecer gastos hasta ahora, interin la costumbre no permita suprimirlos.

A pesar de lo mas cómodo y económico de este servicio, respecto del que se verifica con las interrupciones de la barra del Puerto, es poca todavia la carga que desde este punto trasporta la empresa al Trocadero, debido á las circunstancias anteriormente indicadas, las que solo el tiempo podrá ir desvaneciendo.

A este resultado contribuirá muy eficazmente la limpia en grande escala de la boca y caño del Trocadero, permitiendo la entrada á los vapores que periódicamente conducen la mayor parte de los vinos á Inglaterra; pero esta operacion es harto costosa para acometerse desde luego, y solo proporciona limitada, aunque indispensable facilidad, en la corta estension que con las cuatro bateas que posee la empresa se ha podido realizar.

Una circunstancia inevitable, que está á la vista de todos, contribuye poderosamente á hacer mas costoso y difícil el servicio que esta desempeña. Hacemos referencia al servicio misto de mar y tierra, á que tiene que atender la esplotacion de nuestra línea.

Este doble servicio ocasiona gastos mas crecidos que los ordinarios, y molestias no pequeñas, que algo se ha conseguido disminuir con la construccion del muelle que la Direccion ha hecho prolongar en el de Cádiz, con el fin de salvar las molestias, riesgos, costos y detenciones que las lanchas han estado ocasionando; debiendo aprovechar esta ocasion para reiterar á las dignas autoridades de Marina, las gracias mas espresivas por la deferencia con que autorizaron y han cooperado á realizar el pensamiento de la empresa con gran beneficio público.

Los inconvenientes que hemos apuntado de este doble servicio de mar y tierra, y los mayores gastos que tiene la empresa por el sostenimiento de sus vapores, deberán tener muy productiva compensacion el dia no muy distante, en que pueda desempeñar todo el tráfico de la bahia.

Como se vé por las indicaciones que dejamos espuestas, la empresa está muy lejos de haber llegado á alcanzar sus mayores productos. Muchos recursos que es-

tán á la vista tienen que venir á contribuir, mas ó menos próximamente, á aumentar sus rendimientos; todo ello sin tener en cuenta el empalme con los caminos à Sevilla y Córdoba, cuyas construcciones adelantan con actividad.

Estos mayores productos afectarán muy poco los gastos, pues como se vé por el estado que se acompaña, siendo la mayor suma de los gastos totales, los que se conocen por gastos fijos, el tanto en que alteran el total con los variables, es pequeño relativamente por el mayor ó menor tráfico. Asi se vé que siendo el promedio de los gastos en cada mes unos 200,000 rs., apenas desciende cuando en los meses de invierno el menor tráfico reduce los productos á una mitad de lo que son en verano, sin que aquellos por este mayor movimiento escedan en mucho de los espresados 200,000 rs.

Sin estendernos en mas detalladas apreciaciones y tomando en junto los resultados que ofrece el estado repartido, resulta que los 522,642 viajeros trasportados por la línea, han producido Rvn. . . ,, 2.231,316 25

Los escesos de equipajes, perros, abonos, etc.	,,	100,223 38
Las comunicaciones telegráficas .	,,	1,681
Las mercancias.	,,	1.145,540 46
Los ómnibus.	,,	83,602
Componiendo un total de productos	Rvn	3.562,363 09
E importando los gastos en total. .	,,	2.344,813 35
Queda un líquido producto de .	,,	1.217,489 74

ó sea 5 p. % próximamente sobre los 25 millones invertidos en las obras. Aplicando de este líquido 546,989 rs. por los intereses pagados por la deuda, quedan rs. vn. 670,500, 74 céntimos para satisfacer 5 p. % á las

acciones suscritas, cuya distribucion podrá probar la junta si así lo considera oportuno.

Aunque parece que la relacion de los gastos con los productos están en razon de 66 p. $\frac{0}{0}$, hay que tener presente que los productos de los ómnibus se absorven por completo en los gastos que ocasionan, y que los vapores no pueden costearse interin no se empleen mas que en el corto aunque indispensable tráfico que hoy desempeñan.

Una consideracion muy atendible ha tenido presente la Direccion al montar su administracion, cual es, no considerar el objeto de la empresa como una especulacion puramente mercantil, y à la que debe esforzarse en sacar una crecida utilidad inmediata.

Como primera en su clase en esta parte de España, ha tenido que captarse el favor del público á costa de un servicio mas esmerado, y además ha procurado evitar á toda costa el mas leve accidente que, por otro lado, alejaria al público de viajar por este medio, desconocido antes de la generalidad.

Dios ha favorecido nuestros esfuerzos; así es que no tenemos que lamentar ni la mas leve desgracia en los pasageros, ni gastos en el material por choques algo frecuentes en otras líneas. Estos beneficios no se obtienen sino con un crecido aumento de gastos en los primeros tiempos del servicio, que merecen tenerse muy presente, estimándolos como una economía que tendrá muy cumplida compensacion en los productos futuros.»

